



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 1 februari 2016
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2016/0014 (COD)**

**5712/16
ADD 4**

**ENT 20
MI 45
CODEC 103**

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	28 januari 2016
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	SWD(2016) 10 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2016) 10 final.

Bijlage: SWD(2016) 10 final

Brussel, 27.1.2016
SWD(2016) 10 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad

**inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens
daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke
voertuigen zijn bestemd**

{COM(2016) 31 final}
{SWD(2016) 9 final}

Samenvatting
Gevolgen van de VW-emissiecrisis voor de herziening van het typegoedkeuringskader voor motorvoertuigen
A. Behoeftte aan actie
Waarom? Wat is het probleem? Uit de VW-emissiecrisis is gebleken dat het huidige typegoedkeuringsstelsel voor motorvoertuigen grondig moet worden herzien om de tekortkomingen in de regelgeving aan te pakken die ertoe hebben geleid dat ontdekking van deze grootschalige schending van de typegoedkeuringsvoorschriften in verband met de uitstoot van verontreinigende stoffen is uitgebleven. Door deze crisis is de geloofwaardigheid van het typegoedkeuringsstelsel op het spel komen te staan. De omvang en opzichtigheid van deze schending tonen aan dat de verantwoordelijken er alle vertrouwen in hadden dat het bedrog niet aan het licht zou komen. Er is misbruik gemaakt van het beginsel van wederzijds vertrouwen waarop de wetgeving van de interne markt voor motorvoertuigen berust. Het typegoedkeuringsstelsel dient ingrijpend te worden gewijzigd om de geloofwaardigheid van het systeem en het vertrouwen van de samenleving te herstellen en op de interne markt opnieuw een gelijk speelveld tot stand te brengen. De belangrijkste onderliggende oorzaken van dit probleem zijn het gebrek aan toezicht op de verantwoordelijken voor de correcte werking van het mechanisme voor conformiteitscontrole vooraf (de typegoedkeuring) en het gebrek aan een mechanisme voor controle achteraf (markttoezicht). Wat moet met dit initiatief worden bereikt? Naar verwachting zal het initiatief zorgen voor: ✓ een ingrijpende wijziging van de manier waarop motorvoertuigen en aanverwante producten worden gecontroleerd op naleving van de veiligheids- en milieuvoorschriften; ✓ vroegtijdige opsporing en preventie van gevallen van niet-naleving; ✓ een minimalisering van het risico dat non-conforme automobielp producten in de EU in de handel worden gebracht; en ✓ voldoende sterke en afschrikwekkende maatregelen die de betrokken marktdeelnemers ervan zullen weerhouden de spelregels te negeren, te omzeilen of te overtreden. Wat is de meerwaarde van actie op EU-niveau? De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van de wetgeving inzake automobielp producten op hun grondgebied, maar de omvang en schaal van de VW-crisis hebben aangetoond dat individuele maatregelen van de lidstaten op nationaal niveau ontoereikend zijn om belangrijke problemen van niet-naleving op de interne markt op te sporen en te voorkomen. Voor een geharmoniseerde en gecoördineerde handhaving op basis van gemeenschappelijke criteria die uniform door de lidstaten worden toegepast, is er dringend behoefte aan toezicht op EU-niveau. Dit is noodzakelijk om in de hele EU voor een gelijk speelveld te zorgen. Uit de VW-crisis is gebleken dat wanneer de lidstaten afzonderlijk en op nationaal niveau corrigerende maatregelen treffen, het risico bestaat dat de problemen niet in de hele EU op dezelfde wijze worden aangepakt, wat het vrije verkeer van motorvoertuigen binnen de interne markt zou belemmeren.

B. Oplossingen		
Welke wetgevende en niet-wetgevende beleidsmaatregelen zijn in overweging genomen? Verdient een bepaalde optie de voorkeur? Waarom? Nog voor het uitbreken van de VW-crisis was de Commissie reeds bezig met voorstellen ter verbetering van de typegoedkeuringswetgeving voor motorvoertuigen, waarbij zij de voornaamste gebieden waar ruimte was voor aanzienlijke verbetering heeft geïdentificeerd om de problemen van onveilige en non-conforme automobielp producten beter aan te kunnen pakken. Na een beoordeling van de mogelijke beleidsopties werd geconcludeerd dat regelgevingsmaatregelen op die gebieden het grootste effect zouden sorteren. De herbeoordeling van deze beleidsopties in het licht van de VW-crisis heeft duidelijk gemaakt dat de doeltreffendheid ervan op het gebied van de opsporing en preventie van niet-naleving verder moet worden verbeterd. Daarnaast heeft deze herbeoordeling ertoe geleid dat een grote tekortkoming van het typegoedkeuringsstelsel werd blootgelegd, namelijk het gebrek aan toezicht op de verantwoordelijken voor de correcte werking van het mechanisme voor conformiteitscontrole vooraf (de typegoedkeuring) en het gebrek aan een doeltreffend mechanisme voor controle achteraf (het markttoezicht). <table border="1"> <tr> <td>Belangrijkste gebieden die werden aangeduid voor verbetering van de typegoedkeuringswetgeving (vóór de VW-crisis)</td></tr> <tr> <td>A: traceerbaarheid van producten en verantwoordelijkheden van marktdeelnemers</td></tr> </table>	Belangrijkste gebieden die werden aangeduid voor verbetering van de typegoedkeuringswetgeving (vóór de VW-crisis)	A: traceerbaarheid van producten en verantwoordelijkheden van marktdeelnemers
Belangrijkste gebieden die werden aangeduid voor verbetering van de typegoedkeuringswetgeving (vóór de VW-crisis)		
A: traceerbaarheid van producten en verantwoordelijkheden van marktdeelnemers		

B: verantwoordelijkheden van en samenwerking tussen handhavingsinstanties
C: kwaliteit van typegoedkeuringstaken uitgevoerd door technische diensten
D: beschermende maatregelen na het in de handel brengen en terugroepingen
E: procedures voor het waarborgen van de conformiteit van de productie
Nieuwe gebieden die werden aangeduid voor verbetering van de typegoedkeuringswetgeving (na de VW-crisis)
F: toezicht op en coördinatie van typegoedkeuring en handhaving van markttoezicht

Wie steunt welke optie?

De regelgevende opties voor de gebieden A tot en met E worden gesteund door het grootste deel van de marktdeelnemers, nationale autoriteiten en technische diensten. De invoer van markttoezicht, zoals voorzien voor gebied F, wordt eveneens door deze belanghebbenden gesteund. In de nasleep van de VW-crisis is er bij de Commissie sterk op aangedrongen om ook toezicht en coördinatie op EU-niveau tot stand te brengen en aldus de doeltreffende handhaving van de verplichtingen inzake typegoedkeuring en markttoezicht te waarborgen. Met name het Europees Parlement en ngo's die zich richten op milieu- en consumentenbescherming zijn voorstanders van deze optie.

C. Effecten van de voorkeursopties

Wat zijn de voordelen van de voorkeursopties (indien van toepassing, anders van de belangrijkste opties)?

De voorkeurscombinatie van regelgevende beleidsopties voor de belangrijkste gebieden zoals die werden beoordeeld voordat de VW-crisis uitbrak (hierna "pre-VW-maatregelen" genoemd) kan de waarde van de markt die wordt ingenomen door non-conforme en onveilige automobielp producten naar schatting met respectievelijk 656 miljoen euro en 12 miljard euro per jaar verminderen. Na een herbeoordeling in het licht van de VW-crisis bleek dat het noodzakelijk is om deze pre-VW-maatregelen verder te versterken met aanvullende acties (hierna "post-VW-maatregelen" genoemd) om de pre-VW-maatregelen doeltreffender te laten functioneren en zo de marktwaarde die door non-conforme automobielp producten wordt ingenomen sterker te verlagen. De aanvullende voordelen van de post-VW-maatregelen in het kader van gebied F, die een beter toezicht door de EU en betere coördinatie voor de handhaving van de verplichtingen inzake typegoedkeuring en markttoezicht ten doel hebben, zullen naar schatting een bijkomend voordeel van 117 miljoen euro per jaar genereren. (Zie de overzichtstabel hieronder.)

Voordelen uitgedrukt als vermindering van het aandeel non-conforme en onveilige automobielp producten op de EU-markt (miljoen EUR/jaar)							
Vermindering van ↓ ↓ Gebied →	A	B	C	D	E	F	Combinatie
Non-conforme producten							
Pre-VW-maatregelen	188	94	124	-	250	-	656
Post-VW-maatregelen	-	47	62	-	125	117	351
Totaal pre- + post-VW-maatregelen	188	141	186	-	375	117	1 007
Onveilige producten							
Pre-VW-maatregelen	1 500	4 500	3 750	-	2 250	-	12 000
Non-conforme + onveilige producten	1 688	4 641	3 936	-	2 625	117	13 007

De combinatie van de pre- en post-VW-maatregelen zou ook het aantal terug te roepen voertuigen verminderen, en zo leiden tot een bijkomende kostenbesparing van naar schatting 60 miljoen euro per jaar voor de betrokken marktdeelnemers en autoriteiten, en tot een vermindering van de bijkomende ongemakken voor de eigenaren van de desbetreffende voertuigen.

Wat zijn de kosten van de voorkeursopties (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

De geraamde kosten van de pre- en post-VW-maatregelen en de combinatie daarvan zijn samengevat in de onderstaande tabel.

Samenvatting van geraamde kosten voor de uitvoering van de pre- en post-VW-maatregelen (miljoen EUR)			
	Pre-VW	Post-VW	Totaal
Kosten voor fabrikanten	90,0	10,0	100,0
Kosten voor de invoering van markttoezicht	10,0	182,0	192,0
Kosten voor technische diensten	3,0	9,0	12,0

Kosten voor uitvoering en handhaving door de lidstaten	28,0	-	28,0
Kosten voor EU-toezicht en -coördinatie	-	9,0	9,0
Totale geraamde kosten voor uitvoering van pre- en post-VW-maatregelen	131,0	210,0	341,0

Opmerking: De geraamde kosten voor de uitvoering van de pre- en post-VW-maatregelen zijn ten minste een orde van grootte lager dan de geraamde voordelen.

Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, kmo's en micro-ondernemingen?

De gevolgen van de pre-VW-maatregelen voor ondernemingen uitgedrukt als hun kosten voor de bedrijfsvoering, hun innovatiecapaciteit en hun internationale concurrentievermogen zijn in detail beoordeeld aan de hand van een concurrentievermogenstest. Daaruit is gebleken dat de voorgenomen maatregelen wellicht relatief grotere gevolgen zullen hebben voor de industriële sectoren waar kmo's de overhand hebben, zoals fabrikanten van bepaalde categorieën voertuigen, distributeurs van voertuigen en onderdelen, evenals bepaalde technische diensten. De verwachte gevolgen zijn echter niet dusdanig significant dat specifieke verzachtende maatregelen voor kmo's noodzakelijk zouden zijn. De post-VW-maatregelen zullen naar verwachting evenmin significante gevolgen hebben voor kmo's.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Zoals uit het overzicht van de geraamde kosten blijkt, komen de gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden voornamelijk voort uit de verscherpte verplichtingen inzake markttoezicht en handhaving.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

De verdere significante gevolgen die zijn geïdentificeerd, hebben betrekking op de marktdeelnemers, met name importeurs uit derde landen die een EU-vertegenwoordiger moeten aanwijzen in het kader van het markttoezicht. Er zij op gewezen dat een dergelijke verplichting reeds bestaat in het kader van de typegoedkeuring, waar fabrikanten uit derde landen een gemachtigde vertegenwoordiger in de EU moeten aanwijzen. Voor deze marktdeelnemers zouden de bijkomende kosten beperkt blijven als ze diezelfde vertegenwoordiger ook zouden inzetten in het kader van het markttoezicht.

D. Follow-up**Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?**

Het typegoedkeuringskader is in 2007 ingrijpend bijgewerkt met Richtlijn 2007/46/EG, gevolgd door een vereenvoudiging in 2009 met Verordening (EG) nr. 661/2009 inzake algemene veiligheid. Een in 2013 verrichte geschiktheidscontrole van dit kader heeft aangetoond dat een gerichte herziening van alle kaderbepalingen niet mogelijk was aangezien een aantal overgangsbepalingen nog niet volledig in werking was getreden en wegens een gebrek aan ervaring in verband met de uitvoering van de pas ingevoerde bepalingen. De hieruit te leren les is dat een volgende herziening uitsluitend zinvol zou zijn nadat er voldoende tijd is verstreken om de nodige ervaring te kunnen opdoen met het verzamelen van relevante bewijzen voor de positieve gevolgen die de voorgenomen maatregelen met zich meebrengen (d.w.z. ten minste vijf jaar na de datum van inwerkingtreding ervan).